



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 198**

5 Αυγούστου 2005

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 143

Τροποποίηση π.δ. 207/2002 περί Κανονισμού Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Αεροπλάνα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (Α΄ 250) που προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις.» (Α΄ 71), και του άρθρου 192 αυτού.

β. Το άρθρο 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την με αριθμό 109/2005 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο
Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχηση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η τροποποίηση και συμπλήρωση διατάξεων του π.δ. 207/2002 περί κανονισμού Πτητικής Λειτουργίας Αεροπλάνων Δημοσίων Αερομεταφορών, προκειμένου η σχετική ελληνική νομοθεσία να εναρμονίζεται με τις νέες απαιτήσεις του Συνδέσμου

Αεροπορικών Αρχών, σύμφωνα με τις κατά καιρούς τροποποιήσεις που έχουν επέλθει από της εκδόσεως του ως άνω π.δ. μέχρι και σήμερα.

2. Οι θεσπιζόμενες δια του παρόντος τροποποιήσεις του π.δ. 207/2002 περιγράφονται στο Άρθρο Δεύτερο του παρόντος.

3. Όπου στο παρόν αναφέρεται ο όρος «Αρχή» εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Άρθρο Δεύτερο
Τροποποιούμενες διατάξεις

Οι διατάξεις του παρόντος αποτελούν μετάφραση από την Αγγλική γλώσσα των αντιστοίχων διατάξεων του πρώτου μέρους του εγχειριδίου JAR-OPS 1 του Συνδεσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA), οι οποίες έχουν υποστεί από 1.7.2002 μέχρι 1.8.2003 διαδοχικές τροποποιήσεις (Ammendment 4/1.7.2002, Ammendment 5/1.3.2003, Ammendment 6/1.8.2003).

Οι διατάξεις του π.δ. 207/2002, τροποποιούνται ως εξής:

ΤΜΗΜΑ Β

ΓΕΝΙΚΑ

JAR-OPS 1.005

Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας δεν μπορεί να ασκεί εκμετάλλευση αεροπλάνου για σκοπούς δημοσίας αερομεταφοράς, οι οποίοι διαφέρουν από εκείνους που είναι σύμφωνοι προς τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού. Στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.005(α) υπάρχουν ελαστικότερες απαιτήσεις που αφορούν την εκμετάλλευση αεροπλάνων Επιδόσεων Κατηγορίας Β.

Προσάρτημα 1

στο JAR-OPS 1.005(α)

Πτήσεις με αεροπλάνα Τάξης Επιδόσεων Β

α) Ορολογία

(1) Πτήση από το σημείο Α στο Α. - Η απογείωση και η προσγείωση εκτελούνται από το ίδιο σημείο.

(2) Πτήση από το σημείο Α στο Β.- Η απογείωση και η προσγείωση εκτελούνται από διαφορετικά σημεία.

(3) Νύκτα.- Ο χρόνος ο μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς, ή κάθε άλλη χρονική περίοδος μεταξύ δύσεως και ανατολής, όπως αυτή έχει καθορισθεί από την αρμόδια αρχή.

β) Πτήσεις στις οποίες έχει εφαρμογή το παρόν προσάρτημα, μπορούν να εκτελούνται σύμφωνα με τα παρακάτω:

(1) JAR-OPS 1.035 Σύστημα Ποιότητας:

Βλέπε το AMC στο JAR-OPS 1.175, σχετικά με τους μικρούς και πολύ μικρούς αερομεταφορείς.

Στην περίπτωση ενός πολύ μικρού αερομεταφορέα, η θέση του Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου μπορεί να καλυφθεί από κάποιον από τους λοιπούς ορισμένους διευθυντές, εφόσον θα χρησιμοποιούνται εξωτερικοί επιθεωρητές. Το ανωτέρω ισχύει και στη περίπτωση που ο Υπόλογος Διευθυντής (Accountable Manager), κατέχει μία ή

περισσότερες από τις προβλεπόμενες διευθυντικές θέσεις.

(2) JAR-OPS 1.037 - Πρόγραμμα Πρόληψης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων

[Βλέπε ACJ του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.005 (α)]

(3) JAR-OPS 1.075. Μέθοδοι μεταφοράς προσώπων:

Δεν απαιτείται για πτήσεις VFR μονοκινητηρίων αεροπλάνων.

(4) JAR-OPS 1.100. Είσοδος στον θάλαμο διακυβέρνησης:

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίζει κανόνες για την μεταφορά επιβατών που καταλαμβάνουν θέση χειριστή

(ii) Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι:

(Α) Η μεταφορά επιβατών που καταλαμβάνουν θέση χειριστή, δεν προκαλεί απόσπαση της προσοχής ή την εμπλοκή τους στην εκτέλεση της πτήσης

(Β) Ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή, είναι εξοικειωμένος με τους αντίστοιχους περιορισμούς και διαδικασίες ασφαλείας.

(5) JAR-OPS 1.105 Μη εγκεκριμένη μεταφορά:

Δεν απαιτείται για VFR πτήσεις μονοκινητηρίων αεροπλάνων από το σημείο Α στο Α

(6) JAR-OPS 1.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται επί του α/φους

(i) Για πτήσεις VFR μονοκινητηρίων αεροπλάνων την ημέρα, τα παρακάτω έντυπα δεν απαιτείται να υπάρχουν επί του αεροπλάνου:

(Α) Επιχειρησιακό Σχέδιο Πτήσης

(Β) Το τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου

(Γ) Έντυπα NOTAM/AIS για την προ πτήσεως ενημέρωση

(Δ) Μετεωρολογικές πληροφορίες

(Ε) Ενημέρωση για ειδικές κατηγορίες επιβατών

(ΣΤ) Ενημέρωση για ύπαρξη ειδικών φορτίων περιλαμβανομένων και των επικινδύνων υλικών

(ii) Για πτήσεις VFR την ημέρα από το σημείο Α στο Β με μονοκινητήρια αεροπλάνα, δεν απαιτείται η έγγραφη ενημέρωση για τις ειδικές κατηγορίες επιβατών, όπως αυτό προβλέπεται στο JAR-OPS 1.135 (Α) (7)

(iii) Για VFR πτήσεις μονοκινητηρίων αεροπλάνων την ημέρα από το σημείο Α στο Β, το επιχειρησιακό Σχέδιο Πτήσης μπορεί είναι σε μια απλουστευμένη μορφή που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του είδους της πτήσης

(7) JAR-OPS 1.215 Χρήση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας

Για τις VFR πτήσεις μονοκινητηρίων αεροπλάνων κατά την ημέρα, πρέπει να διατηρείται επαφή με τις Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας, στην έκταση εκείνη που αναλογεί στο είδος της πτήσης. Οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης πρέπει να διασφαλίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.300

(8) JAR-OPS 1.225 Ελάχιστα Χρησιμοποίησης Αεροδρομίου

Για πτήσεις VFR, τα τυπικά ελάχιστα VFR συνήθως καλύπτουν αυτήν την απαίτηση. Όταν απαιτείται, ο αερομεταφορέας καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως είναι η ραδιοκάλυψη, η εδαφική διαμόρφωση, η φύση των περιοχών για προσγείωση και απογείωση, οι συνθήκες πτήσης και η έκταση κάλυψης των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

(9) JAR-OPS 1.235 Διαδικασίες Αποφυγής Θορύβου

Δεν έχει εφαρμογή σε πτήσεις VFR μονοκινητηρίων αεροπλάνων

(10) JAR-OPS 1.240 Αεροπορικές Οδοί και Γεωγραφικές Περιοχές:

Η υποπαράγραφος (α)(1) δεν έχει εφαρμογή για πτήσεις VFR μονοκινητηρίων αεροπλάνων από το σημείο Α στο Α, κατά την ημέρα

(11) JAR-OPS 1.250 Καθιέρωση ελαχίστων υψών πτήσης:

Για πτήσεις VFR την ημέρα, η παρούσα απαίτηση εφαρμόζεται ως εξής. Ο αερομεταφορέας πρέπει αφενός να διασφαλίζει ότι οι πτήσεις εκτελούνται μόνο κατά μήκος τέτοιων διαδρομών ή εντός τέτοιων περιοχών για τις οποίες μπορεί να επιτευχθεί μια ασφαλής απόσταση από το έδαφος και αφετέρου να λαμβάνει υπόψη του παράγοντες όπως είναι η θερμοκρασία, η εδαφική διαμόρφωση, οι δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες (πχ. ισχυρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα, διορθώσεις για διακυμάνσεις θερμοκρασίας και πίεσης σε σχέση με σταθερές τιμές).

(12) JAR-OPS 1.255 Εταιρική Πολιτική επί των καυσίμων:

(ι) Για πτήσεις από το σημείο Α στο Α. Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίζει τις ελάχιστες ποσότητες καυσίμου για τις οποίες η πτήση θα πρέπει να περατούται. Αυτό το ελάχιστο, τελικό απόθεμα καυσίμου δεν πρέπει να είναι λιγότερο από την ποσότητα που απαιτείται για να ιπταθεί το αεροπλάνο για μια χρονική περίοδο 45 λεπτών.

(ιι) Για πτήσεις από το σημείο Α στο Β Ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός του προς χρήση καυσίμου, που απαιτείται για μια πτήση, περιλαμβάνει:

(Α) Το καύσιμο τροχοδρόμησης, δηλαδή το καύσιμο που καταναλίσκεται πριν την απογείωση, εφόσον είναι σημαντικής ποσότητας, και

(Β) Καύσιμο ταξιδίου, δηλαδή την ποσότητα εκείνη που χρειάζεται για την άφιξη στο αεροδρόμιο προορισμού

(Γ) Απόθεμα καυσίμου (reserve fuel),

(1) Καύσιμα εκτάκτου ανάγκης (Contingency Fuel). Είναι το καύσιμο που δεν είναι λιγότερο από το 5% της εκτιμωμένης ποσότητας καυσίμου ταξιδίου (trip fuel), ή για την περίπτωση του εν πτήσει επανασχεδιασμού, το 5% του καυσίμου ταξιδίου για το υπόλοιπο της πτήσης, και

(2) Τελικά Εφεδρικά Καύσιμα. Είναι το καύσιμο που απαιτείται για την επιπλέον πτήση 45 λεπτών (εμβολοφόροι κινητήρες) ή 30 λεπτών (στροβιλοκινητήρες), και

(Δ) Καύσιμο αεροδρομίου εναλλαγής, δηλαδή η ποσότητα που χρειάζεται για την άφιξη στο αεροδρόμιο εναλλαγής, μέσω του αεροδρομίου προορισμού, εφόσον απαιτείται εναλλακτικός προορισμός

(Ε) Επί πλέον καύσιμα. Είναι το καύσιμο που ο κυβερνήτης ενδέχεται να ζητήσει επί πλέον των ποσοτήτων που απαιτούνται σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (Α) έως (Δ)

(13) JAR-OPS 1.265 Μεταφορά επαναπατριζομένων επιβατών, ανεπιθυμήτων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση.

Για VFR πτήσεις μονοκινητηρίων αεροπλάνων και όταν δεν πρόκειται να μεταφερθούν ανεπιθύμητοι επιβάτες, επαναπατριζόμενοι ή άτομα υπό φρούρηση, ο αερομεταφορέας δεν χρειάζεται να εκπονήσει διαδικασίες σχετικές με την μεταφορά τέτοιων επιβατών.

(14) JAR-OPS 1.280 Καθίσματα επιβατών Δεν έχει εφαρμογή για πτήσεις μονοκινητηρίων VFR

(15) JAR-OPS 1.285 Ενημέρωση επιβατών

Η επίδειξη και ενημέρωση των επιβατών πρέπει να είναι ανάλογη με το είδος της εκτελούμενης πτήσης. Σε πτήσεις εκτελούμενες από ένα μόνο χειριστή, δεν επιτρέπεται να ανατίθενται σε αυτόν καθήκοντα που αποσπούν την προσοχή του από τα πτητικά του καθήκοντα.

(16) JAR-OPS 1.290 Προετοιμασία πτήσεως.

(i) επιχειρησιακό Σχέδιο Πτήσης από το σημείο Α στο Α, δεν απαιτείται.

(ii) Για πτήση VFR την ημέρα από το σημείο Α στο Β, ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίζει ότι για κάθε πτήση συμπληρώνεται ένα απλοποιημένο έντυπο επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης, το οποίο είναι ανάλογο με το είδος της πτήσης.

(17) JAR-OPS 1.295. Επιλογή αεροδρομίων

Δεν έχει εφαρμογή σε πτήσεις VFR. Οι αναγκαίες οδηγίες για την χρήση αεροδρομίων και πεδίων προσγείωσης και απογείωσης,, θα εκδίδονται με αναφορά στο JAR-OPS 1.220.

(18) JAR-OPS 1.310 Παραμονή των μελών πληρώματος στις θέσειες τους.

Για τις VFR πτήσεις, οδηγίες επ αυτού του θέματος απαιτούνται μόνο όταν οι πτήσεις εκτελούνται με εκλαχίστη σύνθεση πληρώματος, δύο χειριστές.

(19) JAR-OPS 1.310 Διαχείρηση του εν πτήσει αναλισκομένου καυσίμου.

Για πτήσεις VFR την ημέρα με μονοκινητήρια αεροπλάνα δεν κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.375

(20) JAR-OPS 1.405. Εναρξη και συνέχιση της πτήσης.

Δεν έχει εφαρμογή στις πτήσεις VFR

(21) JAR-OPS 1.410 Διαδικασίες Πτήσεως - Ύψος απόσβεσης κατωφλίου.

Δεν έχει εφαρμογή σε πτήσεις VFR

(22) JAR-OPS 1.430 έως και 1.460, περιλαμβανομένων και των προσαρτημάτων

Δεν έχει εφαρμογή για VFR πτήσεις

(23) JAR-OPS 1.530. Απογείωση

(i) Η υποπαράγραφος (α) έχει εφαρμογή με την παρακάτω προσθήκη. Η ΥΠΑ μπορεί, κατά περίπτωση, να δεχτεί άλλα δεδομένα επιδόσεων τα οποία εκδίδονται από τον αερομεταφορέα και βασίζονται στην απόδειξη ή/και τη στοιχειοθετημένη εμπειρία.

Οι υποπαράγραφοι (β) και (γ) εφαρμόζονται με την παρακάτω προσθήκη. Όπου οι απαιτήσεις αυτής της παραγράφου δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής λόγω φυσικών περιορισμών οι οποίοι απαιτούν μεγαλύτερο μήκος διαδρόμου, και παράλληλα υφίσταται σαφές δημόσιο συμφέρον και αναγκαιότητα για την εκτέλεση της πτήσης, η ΥΠΑ μπορεί να δέχεται, κατά περίπτωση, άλλα δεδομένα επιδόσεων που έχουν σχέση με ειδικές διαδικασίες, τα οποία εκδίδει ο αερομεταφορέας με βάση την απόδειξη ή/και την στοιχειοθετημένη εμπειρία, και τα οποία δεν έρχονται σε αντίθεση με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου

(ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελέσει πτήσεις σύμφωνα με την υποπαράγραφο (i), πρέπει να έχει αποκτήσει προηγουμένως την έγκριση της Αρχής που έχει εκδώσει το AOC. Στην έγκριση αυτή θα:

(Α) καθορίζεται ο τύπος του αεροπλάνου

(Β) καθορίζεται ο τύπος της πτητικής λειτουργίας

(Γ) Προσδιορίζονται το(-α) αεροδρόμιο(-α) και οι διάδρομοι που έχουν σχέση με τις παραπάνω πτήσεις

(Δ) περιορίζει την προσγέιωση υπό συνθήκες VMC

(Ε) προσδιορίζει τα προσόντα του πληρώματος

(ΣΤ) περιορίζεται σε αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά, πριν την 1 Ιανουαρίου 2005.

(iii) Η συγκεκριμένη λειτουργία πρέπει να γίνει αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(24) JAR-OPS 1.535 Αποφυγή εμποδίων απογείωσης-Πολυκινητήρια αεροπλάνα:

(i) Οι υποπαράγραφοι (α)(3), (α)(4), (α)(5), (β)(2), (γ)(1), (γ)(2) και το Προσάρτημα, δεν έχουν εφαρμογή σε πτήσεις VFR κατά την ημέρα.

(ii) για πτήσεις IFR ή VFR την ημέρα, οι υποπαράγραφοι (β) και (γ) έχουν εφαρμογή με τις παρακάτω αποκλίσεις:

(Α) η πλοήγηση εξ όψεως με καθοδήγηση πορείας είναι διαθέσιμη όταν η ορατότητα κατά την πτήση είναι 1500 μέτρα ή μεγαλύτερη

(Β) Το μέγιστο απαιτούμενο πλάτος του ίχνους μετά την απογείωση είναι 300m όταν η ορατότητα (πτήσης) είναι 1500 m ή περισσότερα.

(25) JAR-OPS 1.545 Προσγείωση -Αεροδρόμιο προορισμού και εναλλαγής:

(i) Η παράγραφος εφαρμόζεται με την παρακάτω προσθήκη. Όπου οι απαιτήσεις αυτής της παραγράφου δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής λόγω φυσικών περιορισμών οι οποίοι απαιτούν μεγαλύτερο μήκος διαδρόμου, και παράλληλα υφίσταται σαφές δημόσιο συμφέρον και αναγκαιότητα για την εκτέλεση της πτήσης, η ΥΠΑ μπορεί να δέχεται, κατά περίπτωση, άλλα δεδομένα επιδόσεων που έχουν σχέση με ειδικές διαδικασίες, τα οποία εκδίδει ο αερομεταφορέας με βάση την απόδειξη ή/και την στοιχειοθετημένη εμπειρία, και τα οποία δεν έρχονται σε αντίθεση με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου

(ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελεί πτήσεις υπό τις προϋποθέσεις της υποπαραγράφου (ι), πρέπει προηγουμένως να έχει την έγκριση της Αρχής η οποία έχει εκδώσει το AOC. Στην έγκριση αυτή θα:

(Α) ορίζεται ο τύπος του αεροπλάνου

(Β) ορίζεται ο τύπος της πτητικής λειτουργίας

(Γ) ορίζονται το(-α) αεροδρόμιο(-α) και οι διάδρομοι που σχετίζονται με τις υπόψη πτήσεις

(Δ) περιορίζεται η τελική προσέγγιση και προσγείωση, που πρόκειται να εκτελεσθούν υπό συνθήκες VMC

(Ε) καθορίζονται τα προσόντα του πληρώματος

(ΣΤ) περιορίζεται σε αεροπλάνα για τα οποία το πρώτο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε πριν την 1 Ιανουαρίου 2005.

(iii) Η πτητική λειτουργία πρέπει να γίνει αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(26) JAR-OPS 1.550 Προσγείωση- Στεγνός Διάδρομος:

(ι) Η παράγραφος εφαρμόζεται με την παρακάτω προσθήκη. Όπου οι απαιτήσεις αυτής της παραγράφου δεν μπορούν να τύχουν εφαρμογής λόγω φυσικών περιορισμών οι οποίοι απαιτούν μεγαλύτερο μήκος διαδρόμου, ενώ παράλληλα υφίσταται σαφές δημόσιο συμφέρον και αναγκαιότητα για την εκτέλεση της πτήσης, η ΥΠΑ μπορεί να δέχεται, κατά περίπτωση, άλλα δεδομένα επιδόσεων που έχουν σχέση με ειδικές διαδικασίες, τα οποία εκδίδει ο αερομεταφορέας με βάση

την απόδειξη ή/και την στοιχειοθετημένη εμπειρία, και τα οποία δεν έρχονται σε αντίθεση με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου

(ιι) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να εκτελέσει πτήσεις σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ι), πρέπει προηγουμένως να έχει την έγκριση της Αρχής η οποία έχει εκδώσει το AOC. Στην έγκριση αυτή θα:

(A) ορίζεται ο τύπος του αεροπλάνου

(B) ορίζεται ο τύπος της πτητικής λειτουργίας

(Γ) ορίζονται το(-α) αεροδρόμιο(-α) και οι διάδρομοι που σχετίζονται με τις υπόψη πτήσεις

(Δ) περιορίζεται η τελική προσέγγιση και προσγείωση, που πρόκειται να εκτελεσθούν υπό συνθήκες VMC

(E) καθορίζονται τα προσόντα του πληρώματος

(ΣΤ) περιορίζεται σε αεροπλάνα για τα οποία το πρώτο πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε πριν την 1 Ιανουαρίου 2005.

(iii) Η πτητική λειτουργία πρέπει να γίνει αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(27) JAR OPS 1.640 Φώτα Λειτουργίας αεροπλάνου

Η Αρχή μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, μπορεί να απαλλάξει από την υποχρέωση εφαρμογής κάποιων ή όλων των απαιτήσεων της υποπαραγράφου (α), όσον αφορά την εκμετάλλευση μονοκινητηρίων αεροπλάνων που δεν διαθέτουν ηλεκτροπαραγωγό σύστημα σε πτήσεις VFR κατά την διάρκεια της ημέρας, για τα οποία έχει εκδοθεί, για πρώτη φορά, Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν την 22η Μαΐου 1995,.

Η παραπάνω περίπτωση υπόκειται στην έγκριση του κάθε κράτους, πάνω από το οποίο το αεροπλάνο πρόκειται να υπεριπταθεί.

(28) JAR-OPS 1.650 Πτήσεις VFR κατά την ημέρα

Η παράγραφος 1.650 ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη: Μονοκινητήρια αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πλοϊμότητας πριν την 22η Μαΐου 1995, μπορούν να εξαιρεθούν, με την έγκριση της ΥΠΑ, από τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (στ),(ζ),(η) και (θ), εφόσον η ικανοποίηση αυτών θα απαιτούσε την εκτέλεση μετασκευών επί του αεροπλάνου.

(29) JAR-OPS 1.905 Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης αερομεταφορέα

Το Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συντήρησης αερομεταφορέα (MME), πρέπει να είναι προσαρμοζόμενο στο είδος των πτήσεων που πρόκειται να εκτελεσθούν

(30) JAR-OPS 1.915 Τεχνικό Μητρώο Αεροπλάνου

[βλέπε ACJ του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.005(α)]

Η ΥΠΑ μπορεί να εγκρίνει μια συντομευμένη μορφή του συστήματος τεχνικού μητρώου του αεροπλάνου, ανάλογη με το είδος των εκτελουμένων πτήσεων.

(31) JAR OPS 1.940 Σύνθεση του πληρώματος πτήσεως

Οι υποπαράγραφοι (α)(2), (α)(4) και (β) δεν έχουν εφαρμογή σε πτήσεις VFR κατά την διάρκεια της ημέρας, εκτός από την περίπτωση κατά την οποία απαιτούνται δύο χειριστές, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR OPS 1 PAPT 1, οπότε και η (α)(4) τυγχάνει πλήρους εφαρμογής.

(32) JAR OPS 1.945 Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος

(i) Υποπαράγραφος (α)(7) - Οι πτήσεις επί γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS) μπορούν να εκτελεστούν με κάθε αεροπλάνο της αυτής τάξης. Το πλήθος των απαιτουμένων πτήσεων επί γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS), εξαρτάται από την πολυπλοκότητα των πτήσεων που πρόκειται να εκτελεστούν.

(ιι) Η υποπαράγραφος (α)(8) δεν απαιτείται

(33) JAR OPS 1.955 Ορισμός χειριστή ως κυβερνήτη πτήσης

Η υποπαράγραφος (β) ισχύει ως εξής:

Η ΥΠΑ μπορεί να αποδεχθεί ένα συντομευμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης για κυβερνήτες, ανάλογο με τον τύπο των εκτελουμένων πτήσεων

(34) JAR-OPS 1.960 Κυβερνήτες κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή

Η υποπαράγραφος (α)(1)(i) δεν έχει εφαρμογή όσον αφορά πτήσεις VFR κατά την διάρκεια της ημέρας

(35) JAR-OPS 1.965 Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος

(i) Η υποπαράγραφος (α)(1) για VFR κατά την διάρκεια της ημέρας, θα πρέπει να ισχύει ως ακολούθως:
Όλη η εκπαίδευση και ο έλεγχος θα πρέπει να είναι σχετικοί με το είδος των πτήσεων και την τάξη του αεροπλάνου, στο οποίο ο παραπάνω χειριστής θα εκτελεί τα καθήκοντα του, λαμβάνοντας υπόψη τον επί πλέον ειδικό εξοπλισμό.

(ii) Η υποπαράγραφος (α)(3)(ii) έχει την εξής εφαρμογή:
Η εκπαίδευση στο αεροπλάνο μπορεί να διεξαχθεί από εξεταστή Ικανότητας Τάξεως (CRE), ή από εξεταστή πτήσης (FE - Flight Examiner) ή από εξεταστή Ικανότητας Τύπου (TRE)

(iii) Η υποπαράγραφος (α)(4)(i) εφαρμόζεται ως εξής:
Ο Έλεγχος Ικανότητας από Αερομεταφορέα (Operator Proficiency Check), μπορεί να γίνει από Εξεταστή Ικανότητας Τύπου (TRE), από Εξεταστή Ικανότητας σε Τάξη Αεροπλάνου (CRE) ή από κατάλληλα αξιοποιημένο κυβερνήτη που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας και έχει γίνει αποδεκτός από την ΥΠΑ, και ο οποίος είναι εκπαιδευμένος στις έννοιες της ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM) και στην αξιολόγηση των δεξιοτήτων στο CRM.

(iv) Η υποπαράγραφος (β)(2) για πτήσεις VFR κατά την διάρκεια της ημέρας, θα πρέπει να εφαρμόζεται ως εξής:.
Στις περιπτώσεις εκείνες όπου η πτητική λειτουργία διεξάγεται κατά την διάρκεια περιόδων που δεν ξεπερνούν τους 8 συνεχόμενους μήνες, ένας έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα (OPC) είναι αρκετός. Αυτό το OPC πρέπει να εκτελείται πριν την έναρξη εκτέλεσης εμπορικών πτήσεων

(36) JAR OPS 1.968 Προσόντα χειριστή για την εκτέλεση πτήσεων από οποιαδήποτε θέση χειριστή.

Το Προσάρτημα 1, δεν ισχύει για πτήσεις (VFR) μονοκινητηρίων αεροπλάνων κατά την διάρκεια της ημέρας

(37) JAR OPS 1.975 - Αξιοποίηση χειριστή σε αεροπορικές οδούς και αεροδρόμια

(i) Για «πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την διάρκεια της ημέρας οι υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) δεν έχουν εφαρμογή, μόνο που ο αερομεταφορέας πρέπει να διασφαλίσει ότι τηρούνται οι σχετικές απαιτήσεις, όταν από το κράτος στο οποίο ανήκει το αεροδρόμιο απαιτηθεί ειδική έγκριση

(ii) Για «πτήσεις δι'οργάνων» (IFR) ή «πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την διάρκεια της νύχτας, αντί των υποπαραγράφων (β), (γ) και (δ), η αξιοποίηση χειριστή σε αεροπορική οδό ή αεροδρόμιο, μπορεί να ανανεωθεί και πάλι, ως εξής:

(A) Εκτός από τις πτήσεις στα πιο απαιτητικά αεροδρόμια, η ανανέωση της αξιοποίησης γίνεται με την συμπλήρωση 10 τουλάχιστον πτήσεων (και πέρα από κάθε απαιτούμενη ενημέρωση), κατά τους τελευταίους (12) μήνες, και μέσα στην περιοχή πτητικής λειτουργίας,

(B) Η εκτέλεση πτήσεων στα πιο απαιτητικά αεροδρόμια μπορεί να γίνει:

(1) με την συμμετοχή του σαν ενεργό μέλος πληρώματος ή ως παρατηρητής, σε πτήση προς το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, εφόσον ο κυβερνήτης έχει αξιοποιηθεί στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο κατά τους τελευταίους 36 μήνες,

(2) Η προσέγγιση εκτελείται σε μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως σύμφωνα με τα ισχύοντα ελάχιστα ύψη πτήσεως περιοχής

(3) έχει γίνει πριν την πτήση επαρκής αυτο-ενημέρωση

(38) JAR-OPS 1.980 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνων

(i) Δεν ισχύει για πτήσεις σε τάξεις εμβολοφόρων αεροπλάνων που απαιτούν ένα χειριστή υπό μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (VFR) κατά την διάρκεια της ημέρας

(ii) Για πτήσεις «δι'οργάνων» (IFR) ή «πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την διάρκεια της νύχτας, η απαίτηση της υποπαραγράφου (δ)(2)(i), του Προσαρτήματος 1 στο JAR OPS 1.980, για 500 ώρες πτητικής εμπειρίας στη αντίστοιχη θέση πληρώματος, (πριν την χρήση των προνομίων που παρέχει η κατοχή από τον ίδιο χειριστή δύο τύπων), μειώνεται στις 100 ώρες ή τομείς εφόσον μία από τις κεκτημένες ικανότητες αφορά σε τάξη αεροπλάνου (Class). Πριν από την διάθεση του χειριστή σε άσκηση υπευθύνων καθηκόντων κυβερνήτη, απαιτείται έλεγχος ικανότητας αυτού σε πτήση.

(39) JAR-OPS 1.981 Πτητική λειτουργία ελικοπτέρων και αεροπλάνων

Η υποπαράγραφος (α)(1) δεν ισχύει αν η πτητική λειτουργία περιορίζεται σε τάξεις εμβολοφόρων αεροπλάνων που απαιτούν ένα χειριστή

(40) JAR OPS 1.1045 Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης- Δομή και Περιεχόμενα

Βλέπε AMC OPS 1.1045

(41) JAR OPS 1.1060 Επιχειρησιακό Σχέδιο Πτήσης

Δεν απαιτείται από για «πτήσεις εξ όψεως» (VFR), κατά την διάρκεια της ημέρας από το σημείο Α στο Α. Για «πτήσεις εξ όψεως» (VFR) κατά την διάρκεια της ημέρας από το σημείο Α στο Β η απαίτηση ισχύει, αλλά το Σχέδιο Πτήσης μπορεί να είναι σε απλή μορφή ανάλογη με το είδος της πτητικής λειτουργίας που διενεργείται (JAR-OPS 1.135)

(42) JAR OPS 1.1070 Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα - ΜΜΕ

Το ΜΜΕ πρέπει να είναι προσαρμοσμένο με το είδος των πτήσεων που πρόκειται να εκτελεί ο αερομεταφορέας, (βλέπε το ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.005.

(43) JAR OPS 1.1071 Τεχνικό Μητρώο Αεροπλάνου

Ο Αερομεταφορέας τηρεί τεχνικό μητρώο αεροπλάνου, όπως καθορίζεται στο JAR OPS 1.915

(44) Τμήμα ΙΑ (Subpart R) Αερομεταφορά επικινδύνων υλικών

Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 του JAR OPS 1.1005 (α)

(45) JAR OPS 1.1235 Απαιτήσεις Ασφαλείας (Security Requirements)

Βλέπε ACJ στο Παράρτημα 1 του JAR OPS 1.1005 (a)

(46) JAR OPS 1.1240 Εκπαιδευτικά Προγράμματα

Τα Εκπαιδευτικά Προγράμματα θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στον τύπο πτητικής λειτουργίας που διενεργείται. Εκπαιδευτικά προγράμματα για κατ ιδίαν μελέτη (self-study) μπορεί να γίνουν αποδεκτά για (VFR) πτήσεις.

(47) JAR OPS 1.1250 Κατάλογος σημείων ελέγχου αεροπλάνου (Checklist)

Δεν ισχύει για «πτήσεις εξ όψεως» κατά την διάρκεια της ημέρας

Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.125

Επίσημα έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου

(βλέπε JAR-OPS 1.125)

Σε περίπτωση απώλειας ή κλοπής των επίσημων εγγράφων που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.125, επιτρέπεται η συνέχιση της πτήσης μέχρι τη βάση του εκμεταλλευόμενου ή μέχρι του σημείου όπου μπορεί να γίνει η αντικατάσταση των υπόψη εγγράφων.

ΤΜΗΜΑ ΙΑ

ΟΡΓΑΝΑ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

JAR-OPS 1.700

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-1

(Βλέπε ACJ OPS 1.700)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την ή μετά την 1η Απριλίου 1998 και το οποίο:

(1) Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, ή

(2) Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος, με αναφορά σε κλίμακα χρόνου, αποτυπώνει:

(i) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,

(ii) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς διακοπή, και των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο με προέκταση και μικρόφωνο εφαρμοσμένο σε προσωπίδα (μάσκα),

(iii) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

(iv) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα αναγνώρισης των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και

(v) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 2 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της πε-

ρίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5700 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στα 30 λεπτά.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την εκκίνηση των κινητήρων κατά την έναρξη της πτήσης έως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο των κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

JAR-OPS 1.705

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-2

(Βλέπε ACJ OPS 1.705/1.710)

(α) Μετά από την 1η Απριλίου 2000, απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, πολυκινητηρίου στροβιλοφόρου αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 1990 έως και την 31η Μαρτίου 1998, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης ίση ή μικρότερη από 5.700 κιλά και μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από 9 θέσεις επιβατών, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,
(2) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος πτήσης, συμπεριλαμβανομένων και όπου είναι πρακτικά δυνατόν, χωρίς διακοπή, των ακουστικών σημάτων που λαμβάνονται από κάθε χρησιμοποιούμενο σταθερό μικρόφωνο ακουστικού και μικρόφωνο μάσκας,
(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,
(4) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και
(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ. Επιπλέον, ανάλογα με τη διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει όσο το δυνατόν ενωρίτερα κατά τη διάρκεια των ελέγχων στο θάλαμο διακυβέρνησης, πριν από την πτήση ως τους ελέγχους στο θάλαμο διακυβέρνησης αμέσως μετά το σβήσιμο κινητήρων στο τέλος της πτήσης.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

JAR-OPS 1.710

Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης-3

(Βλέπε ACJ OPS 1.705/1.710)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης, ο οποίος αποτυπώνει:

(1) Συνομιλίες που εκπέμπονται από ή λαμβάνονται στο θάλαμο διακυβέρνησης από τον ασύρματο,
(2) Το ακουστικό περιβάλλον του θαλάμου του πληρώματος διακυβέρνησης,
(3) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμό διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,
(4) Ηχητικά ή ακουστικά σήματα για την αναγνώριση των βοηθημάτων αεροναυτιλίας ή προσέγγισης, τα οποία λαμβάνονται από ένα ακουστικό ή μεγάφωνο, και
(5) Συνομιλίες των μελών του πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα αναγγελιών κοινού (public address system), εάν είναι εγκατεστημένο.

(β) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που αποτυπώθηκαν κατά τη διάρκεια, τουλάχιστον, των 30 τελευταίων λεπτών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να αρχίζει να αποτυπώνει πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και να συνεχίζει να αποτυπώνει έως τη περάτωση της πτήσης, όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(δ) Ο αποτυπωτής ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

JAR-OPS 1.715

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης-1

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.715)

(Βλέπε ACJ OPS 1.715)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από τον αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής την ή μετά την 1η Απριλίου 1998, το οποίο:

(1) Είναι πολυκινητήριο στροβιλοφόρο και έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση για περισσότερες από εννέα (9) θέσεις επιβατών, ή
(2) Έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και διαθέτει μέθοδο άμεσης και εύκολης

ανάκτησης των στοιχείων αυτών από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του, εξαιρουμένης της περίπτωσης των αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης έως 5700 κιλά, όπου αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί στις 10 ώρες.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά την κλίμακα του χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους οι οποίες περιέχονται στους Πίνακες Α1 ή Α2 του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.715, ανάλογα με την περίπτωση,

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, τις πρόσθετες παραμέτρους οι οποίες περιέχονται στον Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.715,

(3) Για τα αεροπλάνα που καθορίζονται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω, ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αποτυπώνει κάθε παράμετρο που σχετίζεται με τη καινοτομία ή μοναδικότητα στο σχεδιασμό ή στα επιχειρησιακά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου, σύμφωνα με όσα καθορίζει η Αρχή κατά την διάρκεια της χορήγησης πιστοποιητικού τύπου ή της επέκτασης αυτού και

(4) Για αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης,, τις παραμέτρους εκείνες που περιέχονται στον Πίνακα Γ του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.715, εκτός από αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας πριν από την 20η Αυγούστου 2002, επιτρέπεται κατόπιν αποδοχής της αρμοδίας Αρχής, να μην καταγράφονται οι παράμετροι για τις οποίες:

i) δεν υπάρχει διαθέσιμος αισθητήρας, ή

ii) το σύστημα ή ο εξοπλισμός του αεροπλάνου που παράγει τα δεδομένα, χρειάζεται τροποποίηση, ή

ιιι) Τα σήματα είναι ασύμβατα με το σύστημα καταγραφής

(δ) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από πηγές σημάτων του αεροπλάνου τέτοιες που να επιτρέπουν ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(ε) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει αυτόματα να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά αυτόματα όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να κινείται με τη δική του ισχύ.

(στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

ζ) Για αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας την 1η Απριλίου 1998 και μετά, αλλά όχι πέραν της 1ης Απριλίου 2001, κατόπιν έγκρισης της ΥΠΑ, δυνατόν να μην απαιτείται η συμμόρφωση με το JAR-OPS 1715(γ), με την προϋπόθεση ότι:

(1) Η συμμόρφωση με το JAR-OPS 1.715(γ) δεν είναι δυνατή χωρίς εκτεταμένη τροποποίηση [ACJ-OPS 1.715 (ζ)], στα συστήματα και τον εξοπλισμό του αεροπλάνου, πέραν του συστήματος του αποτυπωτού στοιχείων πτήσεως, και

(2) Το αεροπλάνο ανταποκρίνεται στις απιτήσεις του JAR-OPS 1.720(γ), εκτός από την παράμετρο με αριθμό 15β του Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.720, η οποία δεν χρειάζεται να καταγράφεται.

JAR-OPS 1.720

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης-2

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.720)

(Βλέπε ACJ OPS 1.715)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας από την 1η Ιανουαρίου 1989 έως και την 31η Μαρτίου 1998, και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, εάν αυτό δεν είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και δεν υφίσταται μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά την κλίμακα του χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους που που περιέχονται στον Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.720, και.

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά τις πρόσθετες παραμέτρους που περιέχονται στον Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.720.

δ) Για εκείνα τα αεροπλάνα που έχουν Μεγίστη Πιστοποιημένη Μάζα από 27.000 kg και κάτω, δεν απαιτείται η καταγραφή των παραμέτρων 14 και 15β του Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.720, εφόσον ικανοποιείται κάποια από τις παρακάτω συνθήκες:

(1) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος

(2) δεν υπάρχει επαρκής χώρος στο σύστημα του αποτυπωτή στοιχείων πτήσεως

(3) απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα δεδομένα

ε) Για όσα αεροπλάνα που έχουν Μεγίστη Πιστοποιημένη Μάζα πέραν των 27.000 kg, και εφόσον γίνει αποδεκτό από την Αρχή, οι παρακάτω παράμετροι μπορούν να μην καταγράφονται: η 15β του Πίνακα Α στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.720, και οι 23,24,25,26,27,28,29,30 και 31 του Πίνακα Β στο Προσάρτημα 1, εφόσον ικανοποιείται κάποια από τις παρακάτω συνθήκες:

(1) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος

(2) δεν υπάρχει επαρκής χώρος στο σύστημα του αποτυπωτή στοιχείων πτήσεως

(3) απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα δεδομένα

(4) για τα ναυτιλιακά δεδομένα (επιλογή συχνότητας NAV, απόσταση DME, γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους και εκτροπή), τα σήματα δεν είναι διαθέσιμα σε ηλεκτρονική μορφή

στ) επί μέρους παράμετροι που μπορούν να προκύψουν από υπολογισμούς βάσει άλλων καταγεγραμμένων παραμέτρων, δεν χρειάζεται να καταγράφονται εφόσον αυτό γίνει αποδεκτό από την αρχή.

ζ) Τα δεδομένα πρέπει να προέρχονται από σημεία του αεροπλάνου που επιτρέπουν τον ακριβή συσχετισμό με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα του θαλάμου διακυβέρνησης.

η) Ο αποτυπωτής των στοιχείων πτήσεως πρέπει να αρχίζει την καταγραφή των στοιχείων, πριν την έναρξη κίνησης του αεροπλάνου με δική του ισχύ, και πρέπει να σταματά την καταγραφή όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί πλέον να κινηθεί με δική του ισχύ.

θ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό

JAR-OPS 1.725

Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - 3

(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.725)

(Βλέπε ACJ OPS 1.720/1.725)

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, στροβιλοφόρου αεροπλάνου, για το οποίο έχει εκδοθεί ατομικό πιστοποιητικό πλοϊμότητας, πριν από την 1η Ιουνίου 1990 και το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 κιλά, εκτός εάν αυτό είναι εφοδιασμένο με αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που χρησιμοποιεί ψηφιακή μέθοδο καταγραφής και αποθήκευσης στοιχείων και για τα οποία υπάρχει μέθοδος άμεσης και εύκολης ανάκτησης αυτών των στοιχείων από το μέσο αποθήκευσης τους.

(β) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης έχει την ικανότητα να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των 25 τελευταίων ωρών της λειτουργίας του.

(γ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει, με αναφορά την κλίμακα του χρόνου, να καταγράφει:

(1) Τις παραμέτρους του Πίνακα Α του Προσαρτήματος 1, στο JAR-OPS 1.725

(2) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, που ανήκουν σε τύπο αεροπλάνου που για πρώτη φορά πιστοποιήθηκε μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 1969, τις πρόσθετες παραμέτρους με στοιχεία από 6 έως 15β του Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.725, αυτής της παραγράφου. Οι παρακάτω παράμετροι δεν χρειάζεται να καταγράφονται, εφόσον αυτό γίνεται αποδεκτό από την Αρχή, δηλ. η 13, 14 και 15β του Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.725 και εφόσον ικανοποιείται κάποια από τις παρακάτω συνθήκες:

(i) Ο αισθητήρας δεν είναι άμεσα διαθέσιμος

(ii) δεν υπάρχει επαρκής χώρος στο σύστημα του αποτυπωτή στοιχείων πτήσεως

(iii) απαιτείται αλλαγή στον εξοπλισμό που παράγει τα δεδομένα

και

(3) Όταν υπάρχει επάρκεια χωρητικότητας στο σύστημα του απωτυπωτή στοιχείων πτήσεως, ενώ ο αισθητήρας είναι άμεσα διαθέσιμος και δεν απαιτείται αλλαγή στην συσκευή που παρέχει τα δεδομένα:

i) Για τα αεροπλάνα για τα οποία εκδόθηκε για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989, με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 5.700 kg, αλλά όχι περισσότερα από 27.000 kg, οι παράμετροι από 6-15β του Πίνακα Β, στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.725

και

ii) Για τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 27.000 κιλά, που ανήκουν σε τύπο που πιστοποιήθηκε μετά την 1η Ιανουαρίου 1987, οι υπόλοιπες παράμετροι του Πίνακα Β του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.725.

δ) Επί μέρους παράμετροι που μπορούν να προκύψουν κατόπιν υπολογισμών από άλλες καταγεγραμμένες παραμέτρους, δεν απαιτείται η καταγραφή τους, εφ'οσον αυτό γινεται αποδεκτό από την Αρχή.

ε) Τα στοιχεία πρέπει να προέρχονται από τα σημεία του αεροσκάφους που επιτρέπουν τον ακριβή συσχετισμό τους με τις πληροφορίες που απεικονίζονται στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

στ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να αρχίζει να καταγράφει τα στοιχεία πριν το αεροπλάνο κινηθεί με δική του ισχύ και πρέπει να σταματά όταν το αεροπλάνο δεν κινείται με τη δική του ισχύ.

ζ) Ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης πρέπει να διαθέτει συσκευή για τη διευκόλυνση του εντοπισμού του, όταν αυτός βρεθεί στο νερό.

Εισαγωγή νέου κειμένου σαν
JAR-OPS1.727

JAR-OPS 1.727

Συνδυαστικός αποτυπωτής

(Βλέπε ACJ OPS 1.727)

α) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις τις σχετικές με τον Αποτυπωτή Ομιλίας Θαλάμου Διακυβέρνησης (Cockpit Voice Recorder) και του Αποτυπωτού Στοιχείων Πτήσης (Flight Data Recorder), μπορεί να επιτευχθεί με:

(1) Ένα Συνδυαστικό Αποτυπωτή, εφόσον το αεροπλάνο πρέπει να εξοπλισθεί με ένα αποτυπωτή Ομιλίας Θαλάμου Διακυβέρνησης ή με ένα αποτυπωτή στοιχείων πτήσης μόνο, ή

(2) Ένα Συνδυαστικό Αποτυπωτή, εφόσον το αεροπλάνο με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης 5.700kg maximum, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με ένα αποτυπωτή ομιλίας Θαλάμου Διακυβέρνησης και ένα Αποτυπωτή Στοιχείων Πτήσης

(3) Δύο Συνδυαστικούς Αποτυπωτές εφόσον το αεροπλάνο με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης μεγαλύτερη των 5.700 kg, πρέπει να εξοπλισθεί με ένα Αποτυπωτή Ομιλίας Θαλάμου Διακυβέρνησης και ένα Αποτυπωτή Στοιχείων Πτήσης

β) Συνδυαστικός Αποτυπωτής είναι ο Αποτυπωτής Πτήσης, ο οποίος αποτυπώνει:

(1) όλες τις φωνητικές επικοινωνίες και το ηχητικό περιβάλλον που απαιτείται από την παράγραφο την σχετική με τον Αποτυπωτή Ομιλίας του θαλάμου διακυβέρνησης

(2) όλες τις παραμέτρους που απαιτούνται από την αντίστοιχη παράγραφο την σχετική με τον Αποτυπωτή Στοιχείων Πτήσης, και με τις ίδιες προδιαγραφές που προβλέπουν αυτές οι παράγραφοι

Ακολουθούν οι Πίνακες που αναφέρονται στα Προσαρτήματα των

JAR-OPS 1.715/1.720/1.725

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.715

Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

1. Κατάλογος των παραμέτρων που πρέπει να αποτυπώνονται

Πίνακας Α1

Αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης μεγαλύτερη των 5.700 kg

Σημείωση.- Ο αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους Αριθμούς Σειράς (Serial Numbers) που περιέχονται στο έντυπο της EUROCAE, ED55

Α/Α	Παράμετροι
1	Μέτρηση Χρόνου ή Σχετικού χρόνου **(Time or relative time count)**
2	Ύψος Πίεσης **(Pressure altitude)**
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα α/φους **(Indicated airspeed)**
4	Πορεία α/φους **(Heading)**
5	Ομαλή Επιτάχυνση **(Normal acceleration)**
6	Στάση πρόνευσης α/φους **(Pitch attitude)**
7	Στάση διατοιχισμού α/φους **(Roll attitude)**
8	Αυτόνομη διέγερση εκπομπής σταθμού ασυρμάτου **(Manual radio transmission keying)**
9	Προωθητική ισχύς/ισχύς για κάθε κινητήρα και θέση μοχλού ισχύος στο θάλαμο διακυβέρνησης αν απαιτείται **(Propulsive thrust/power on each engine and cockpit thrust/power lever position if applicable)**
10	Σύστημα υπεραντωτή χείλους εκφυγής ή επιλογή της θέσης του από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Trailing edge flap or cockpit control selection)**
11	Σύστημα υπεραντωτή χείλους προσβολής **(Leading edge flap or cockpit control selection)**
12	Κατάσταση αναστροφής ώσης **(Thrust reverse status)**
13	Θέση συστήματος φθορέα άντωσης στο έδαφος και/ή επιλογή συστήματος αερόφρενων α/φους **(Ground spoiler position and/or speed brake selection)**
14	Συνολική ή εξωτερική θερμοκρασία αέρα **(Total or outside air temperature)**
15	Αυτόματος πιλότος, σύστημα αυτόματης ισχύος, σύστημα ελέγχου ισχύος και κατάσταση ενεργοποίησης συστήματος **(Autopilot, autothrottle and AFCS mode and engagement status)**
16	Επιτάχυνση α/φους κατά τον διαμήκη άξονα **(Longitudinal acceleration - Body axis)**
17	Πλευρική επιτάχυνση α/φους **(Lateral acceleration)**

Πίνακας Α2

Αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο

Σημείωση.- *Ο αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους Αριθμούς Σειράς (Serial Numbers) που περιέχονται στο έντυπο της EUROCAE, ED55*

Α/Α	Παράμετροι
1	Μέτρηση του χρόνου ή του σχετικού χρόνου **(Time or relative time count)**
2	Ύψος Πίεσης **(Pressure altitude)**
3	Ενδεικνυόμενη Ταχύτητα Αέρος **(Indicated airspeed)**
4	Πορεία **(Heading)**
5	Ομαλή επιτάχυνση **(Normal accelaration)**
6	Στάση Πρόνευσης **(Pitch attitude)**
7	Στάση διατοιχισμού α/φους **(Roll attitude)**
8	Αυτόνομη διέγερση εκπομπής σταθμού ασυρμάτου **(Manual radio transmission keying)**
9	Προωθητική ισχύς/Ισχύς για κάθε κινητήρα και θέση μοχλού ισχύος στο θάλαμο διακυβέρνησης αν απαιτείται **(Propulsive thrust/power on each engine and cockpit thrust/power lever position if applicable)**
10	Σύστημα υπεραντωτή χείλους εκφυγής ή επιλογή της θέσης του από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Trailing edge flap or cockpit control selection)**
11	Σύστημα υπεραντωτή χείλους προσβολής ή επιλογή της θέσης του από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Leading edge flap or cockpit control selection)**
12	Κατάσταση αναστροφής ώσης **(Thrust reverse status)**
13	Θέση συστήματος φθορέα άντωσης στο έδαφος και/ή επιλογή συστήματος αερόφρενων α/φους **(Ground spoiler position and/or speed brake selection)**
14	Συνολική ή Εξωτερική Θερμοκρασία Αέρα **(Total or outside air temperature)**
15	Αυτόματος πιλότος, ενεργοποίηση συστήματος αυτόματου ελέγχου ισχύος **(Autopilot, auto throttle engagement status)**
16	Γωνία προσβολής (αν διατίθεται κατάλληλος αισθητήρας) **(Angle of attack if a suitable sensor is available)**
17	Επιτάχυνση α/φους κατά τον διαμήκη άξονα **(Longitudinal acceleration Body axis)**

Πίνακας Β

Πρόσθετοι παράμετροι για αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης πέραν των 27.000 kg

Σημειώση.- *Ο αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους Αριθμούς Σειράς (Serial Numbers) που περιέχονται στο έντυπο της EUROCAE, ED55*

Α/Α	**Παράμετροι**
18	Κύρια πηδάλια ελέγχου πτήσης – Κινητές επιφάνειες πηδαλίων ελέγχου και/ή στοιχεία χειριστή (πρόνευση, διατοιχισμός, εκτροπή α/φους) **(Primary flight controls – Control surface position and/or pilot input {pitch, roll, yaw})**
19	Θέση αντισταθμιστικού πηδαλίου πρόνευσης **(Pitch trim position)**
20	Ραδιοϋψόμετρο **(Radio attitude)**
21	Κάθετη απόκλιση δέσμης (Ίχνος καθόδου ILS ή υψόμετρο τοποθέτησης συστήματος MLS) **(Vertical beam deviation {ILS glide path or MLS Elevation})**
22	Οριζόντια απόκλιση δέσμης (πομπός ILS ή MLS αζιμούθιο) **(Horizontal beam deviation {ILS Localiser or Azimuth του MLS })**
23	Διέλευση άνωθεν ραδιοσημαντήρα (ILS) **(Marker Beacon Passage)**
24	Προειδοποιητικό σύστημα α/φους **(Warnings)**
25	Εκκρεμεί (συνιστάται η επιλεγόμενη συχνότητας του δέκτη ηλεκτρονικής ναυτιλίας) **(Reserved {Navigation receiver frequency selection is recommended})**
26	Εκκρεμεί (συνιστάται η απόσταση DME) **(Reserved {DME distance is recommended})**
27	Η θέση του διακόπτη του συστήματος προσγείωσης **(Landing gear squat switch status or air/ground status)**
28	Σύστημα προειδοποίησης επικίνδυνης προσέγγισης με το έδαφος **(Ground Proximity Warning System)**
29	Γωνία προσβολής **(Angle of attack)**
30	Προειδοποιητικό σύστημα χαμηλής πίεσης (υδραυλικής και πνευματικής ισχύος) **(Low pressure Warning system- Hydraulic & pneumatic power)**
31	Ταχύτητα εδάφους **(Groundspeed)**
32	Σύστημα προσγείωσης ή θέση του μοχλού επιλογής συστήματος προσγείωσης **(Landing gear or gear selection position)**

Πίνακας Γ

Αεροπλάνα εξοπλισμένα με ηλεκτρονικά συστήματα απεικόνισης

Σημειώση.- *Ο αριθμοί της αριστερής στήλης αντιστοιχούν στους Αριθμούς Σειράς (Serial Numbers) που περιέχονται στο έντυπο της EUROCAE, ED55, Πίνακας A1.5*

A/A	No	Παράμετροι
33	**6**	Επιλεγόμενη βαρομετρική πίεση (σε κάθε θέση χειριστή) **(Selected barometric setting {Each pilot station})**
34	**7**	Επιλεγόμενο ύψος **(Selected altitude)**
35	**8**	Επιλεγόμενη ταχύτητα α/φους **(Selected speed)**
36	**9**	Επιλεγόμενη ταχύτητα mach **(Selected mach)**
37	**10**	Επιλεγόμενη κάθετη ταχύτητα **(Selected vertical speed)**
38	**11**	Επιλεγόμενη πορεία **(Selected heading)**
39	**12**	Επιλεγόμενο ίχνος πτήσης **(Selected flight path)**
40	**13**	Επιλεγόμενο αποφασιστικό ύψος **(Selected decision height)**
41	**14**	Διάταξη απεικόνισης EFIS **(EFIS display format)**
42	**15**	Διάταξη απεικόνισης πολλαπλών λειτουργιών /κινητήρα/συστήματος συνέγερσης **(Multi function/Engine/Alerts display format)**

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.720

Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

2. Κατάλογος των παραμέτρων που πρέπει να αποτυπώνονται

Πίνακας Α

Αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης μεγαλύτερη των 5.700 kg

Α/Α	Παράμετροι
1	Μέτρηση του χρόνου ή σχετικού χρόνου **(Time or relative time count)**
2	Ύψος Πίεσης **(Pressure altitude)**
3	Ενδεικνυόμενη Ταχύτητα Αέρος **(Indicated airspeed)**
4	Πορεία α/φους **(Heading)**
5	Ομαλή Επιτάχυνση **(Normal acceleration)**
6	Στάση πρόνευσης α/φους **(Pitch attitude)**
7	Στάση διατοιχισμού α/φους **(Roll attitude)**
8	Αυτόνομη διέγερση εκπομπής σταθμού ασυρμάτου, εκτός και αν παρέχεται εναλλακτικό σύστημα συγχρονισμού μεταξύ του συστήματος καταγραφέα στοιχείων πτήσης και αποτυπωτού ομιλίας **(Manual radio transmission keying unless an alternate means to synchronize FDR and CVR recordings is provided)**
9	Ισχύς για κάθε κινητήρα **(Power on each engine)**
10	Σύστημα υπεραντωτή χείλους εκφυγής ή επιλογή της θέσης του από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Trailing edge flap or cockpit control selection)**
11	Σύστημα υπεραντωτή χείλους προσβολής ή επιλογή της θέσης του από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Leading edge flap or cockpit control selection)**
12	Κατάσταση συστήματος αναστροφής ώσης (μόνο για τουρμποτζέτ αεροπλάνα) **(Thrust reverse position {for turbojet aeroplanes only})**
13	Θέση συστήματος φθορέα άντωσης στο έδαφος και/ή επιλογή αερόφρενων **(Ground spoiler position and/or speed brake selection)**
14	Συνολική ή Εξωτερική Θερμοκρασία Αέρα **(Outside air temperature or Total Air Temperature)**
15α	Κατάσταση ενεργοποίησης αυτόματου πιλότου **(Autopilot engagement status)**
15β	Επιλεγόμενη διαμόρφωση λειτουργίας αυτόματου πιλότου, αυτόματο σύστημα ελέγχου ισχύος, σύστημα ελέγχου πτήσης και κατάσταση ενεργοποίησης του συστήματος **(Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS systems engagement status and operating modes)**

Πίνακας Β

Πρόσθετοι παράμετροι για αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης μεγαλύτερη των 27.000 kg

Α/Α	Παράμετροι
16	Επιτάχυνση κατά τον διαμήκη άξονα **(Longitudinal acceleration)**
17	Πλευρική επιτάχυνση **(Lateral acceleration)**
18	Κύρια πηδάλια ελέγχου πτήσης – **Θέση των** επιφανειών ελέγχου ή/και πληροφορίες προς τον χειριστή (πρόνευση, διατοιχισμός, εκτροπή α/φους) **[Primary flight controls – Control surface position and/or pilot input (pitch, roll and yaw)]**
19	Θέση αντισταθμιστικού πηδαλίου πρόνευσης **(Pitch trim position)**
20	Ραδιοϋψόμετρο **(Radio altitude)**
21	Απόκλιση ίχνους καθόδου (ILS) **(Glide path deviation)**
22	Απόκλιση εκπομπής δέσμης δέκτη (ILS) **(Localiser deviation)**
23	Διέλευση άνωθεν ραδιοσημαντήρα (ILS) **(Marker beacon passage)**
24	Κύριο προειδοποιητικό σύστημα α/φους **(Master warning)**
25	Επιλογή συχνότητας ηλεκτρονικού συστήματος ναυτιλίας (διπλών συσκευών) **(NAV 1 and NAV 2 frequency selection)**
26	Αποστάσεις DME (διπλές συσκευές) **(DME 1 and DME 2 distance)**
27	Θέση διακόπτη επαφής εδάφους συστήματος προσγείωσης **(Landing gear squat switch status)**
28	Σύστημα προειδοποίησης επικίνδυνης προσέγγισης με το έδαφος **(Ground proximity warning system)**
29	Γωνία προσβολής α/φους **(Angle of attack)**
30	(χαμηλή πίεση) υδραυλικών συστημάτων **(Hydraulics, each system {low pressure})**
31	Ηλεκτρονικό σύστημα αεροναυτιλιακών πληροφοριών **(Navigation data)**
32	Θέση συστήματος προσγείωσης ή θέση επιλογέα συστήματος προσγείωσης **(Landing gear or gear selector position)**

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.725

Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

3. Κατάλογος των παραμέτρων που πρέπει να αποτυπώνονται

Πίνακας Α

Αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης μεγαλύτερη των 5.700 kg

Α/Α	Παράμετροι
1	Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου **(Time or relevant time count)**
2	Ύψος πίεσης **(Pressure altitude)**
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρα **(Indicated airspeed)**
4	Πορεία **(Heading)**
5	Ομαλή επιτάχυνση **(Normal acceleration)**

Πίνακας Β

Πρόσθετοι παράμετροι για αεροπλάνα με Μέγιστη Πιστοποιημένη Μάζα Απογείωσης μεγαλύτερη των 27.000 kg

Α/Α	Παράμετροι
6	Στάση πρόνευσης **(Pitch altitude)**
7	Στάση διατοιχισμού **(Roll altitude)**
8	Αυτόνομη διέγερση εκπομπής ασυρμάτου εκτός αν παρέχεται εναλλακτικό σύστημα συγχρονισμού μεταξύ των συσκευών καταγραφέα στοιχείων πτήσης (FDR) και αποτυπωτή ομιλίας (CVR) **(Manual radio transmission keying unless an alternate means to synchronise FDR and CVR recordings is provided)**
9	Ισχύς για κάθε κινητήρα **(Power on each engine)**
10	Σύστημα υπεραντωτή χείλους εκφυγής ή επιλογή της θέσης από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Trailing edge flap or cockpit control selection)**
11	Σύστημα υπεραντωτή χείλους προσβολής ή επιλογή της θέσης από τον θάλαμο διακυβέρνησης **(Leading edge flap or cockpit control selection)**
12	Κατάσταση αναστροφής ώσης (μόνο για turbojet αεροπλάνα) **(Thrust reverse position {for turbojet aeroplanes only})**
13	Θέση συστήματος φθορέα άντωσης στο έδαφος ή επιλογή συστήματος αερόφρενων **(Ground spoiler position and/or speed brake selection)**
14	Εξωτερική θερμοκρασία αέρα ή συνολική θερμοκρασία αέρα **(Outside air temperature or total air temperature)**
15 α **15 β**	Κατάσταση ενεργοποίησης αυτόματου πιλότου **(Autopilot engagement status)** Επιλεγόμενη διαμόρφωση λειτουργίας αυτόματου πιλότου, αυτόματο σύστημα ελέγχου ισχύος, σύστημα ελέγχου πτήσης και κατάσταση ενεργοποίησης του συστήματος **(Autopilot operating modes, autothrottle and AFCS, systems engagement status and operating modes)**
16	Επιτάχυνση κατά τον διαμήκη άξονα του α/φους **(Longitudinal acceleration)**
17	Πλευρική επιτάχυνση α/φους **(Lateral acceleration)**
18	Κύρια πηδάλια ελέγχου πτήσης – **Θέση των** επιφανειών ελέγχου ή/και πληροφορίες προς τον χειριστή (πρόνευση, διατοιχισμός, εκτροπή α/φους) **(Primary flight controls – Control surface position and/or pilot input {pitch, roll and yaw})**
19	Θέση αντισταθμιστικού πηδαλίου πρόνευσης **(Pitch trim position)**
20	Ραδιοϋψόμετρο **(Radio altitude)**
21	Απόκλιση ίχνους καθόδου (**Glide Path Deviation)**

22	Απόκλιση εκπομπής δέσμης δέκτη (ILS) **(Localiser deviation)**
23	Διέλευση άνωθεν ραδιοσημαντήρα (ILS) **(Marker beacon passage)**
24	Κύριο προειδοποιητικό σύστημα α/φους **(Master warning)**
25	Επιλογή συχνότητας ηλεκτρονικού συστήματος ναυτιλίας (διπλών συσκευών) **(NAV 1 and NAV 2 frequency selection)**
26	Αποστάσεις DME (διπλές συσκευές) **(DME 1 and DME 2 distance)**
27	Θέση διακόπτη επαφής συστήματος προσγείωσης **(Landing gear squat switch status)**
28	Σύστημα προειδοποίησης επικίνδυνης προσέγγισης εδάφους **(Ground proximity warning system)**
29	Γωνία προσβολής **(Angle of attack)**
30	Χαμηλή πίεση υδραυλικών για κάθε σύστημα του α/φους **(Hydraulics, each system {low pressure})**
31	Ηλεκτρονικό σύστημα αεροναυτιλιακών πληροφοριών (γεωγραφικό πλάτος, γεωγραφικό μήκος, ταχύτητα εδάφους, γωνία έκπτωσης) **(Navigation data {Latitude, Longitude, ground speed and drift angle})**
32	Θέση επιλογέα συστήματος προσγείωσης ή ή θέση του συστήματος προσγείωσης **(Landing gear or gear selector position)**

ΤΜΗΜΑ ΙΘ

ΑΣΦΑΛΕΙΑ (SECURITY)

JAR-OPS 1.1235

Απαιτήσεις ασφαλείας

Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι όλο το ενδεδειγμένο προσωπικό είναι εξοικειωμένο και πληροί τις σχετικές απαιτήσεις του Εθνικού Κανονισμού Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΚΑΠΑ).

JAR-OPS 1.1240

Προγράμματα εκπαίδευσης

(Βλέπε ACJ OPS 1.1240)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει, διατηρεί και εφαρμόζει εγκεκριμένα από την Αρχή προγράμματα εκπαίδευσης, τα οποία παρέχουν τη δυνατότητα στα μέλη πληρώματος του αερομεταφορέα, να προβαίνει στις κατάλληλες ενέργειες για την πρόληψη έκνομων ενεργειών όπως για παράδειγμα δολιοφθορά, παράνομη κατάληψη αεροπλάνου, απειλή έκρηξης εκρηκτικού μηχανισμού κλπ και να ελαχιστοποιεί, εφόσον συμβούν, τις συνέπειες τέτοιων ενεργειών. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης πρέπει να είναι συμβατό με τον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας. Έκαστο μέλος πληρώματος πρέπει να έχει επαρκή γνώση εφ όλων των σχετικών στοιχείων του προγράμματος εκπαίδευσης.

JAR-OPS 1.1245

Αναφορά πράξεων παράνομης παρέμβασης (unlawful interference)

Μετά από εκδήλωση έκνομης ενέργειας επί του αεροπλάνου, ο κυβερνήτης ή σε απουσία αυτού ο αερομεταφορέας, υποβάλλει το ταχύτερο δυνατό, αναφορά για την ενέργεια αυτή στις αρμόδιες τοπικές Αρχές και στην Αρχή του κράτους του αερομεταφορέα.

JAR-OPS1.1250

Έντυπο Ελέγχου διαδικασιών έρευνας αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα αεροπλάνα είναι εφοδιασμένα με καταστάσεις σημείων ελέγχου (checklist), τόσο με τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν κατά την διάρκεια έρευνας για εντοπισμό βόμβας ή Αυτοσχέδιου Εκρηκτικού Μηχανισμού (IED) σε περιπτώσεις που υπάρχει υποψία εκδήλωσης δολιοφθοράς, όσο και για τον έλεγχο του αεροπλάνου για εντοπισμό κρυμμένων όπλων, εκρηκτικών ή άλλων επικινδύνων μηχανισμών, οσάκις υπάρχει βάσιμη υποψία ότι το αεροπλάνο ενδεχομένως να έχει γίνει στόχος για εκδήλωση εκνόμων ενεργειών. Το έντυπο ελέγχου (checklist) πρέπει επίσης να περιέχει και οδηγίες σχετικά με τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν, όταν επί του αεροπλάνου εντοπισθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο, καθώς επίσης και πληροφορίες σχετικές με το σημείο ελαχίστου κινδύνου για εναπόθεση βόμβας (least risk bomb location), που παρέχονται από τον κάτοχο του Πιστοποιητικού τύπου και είναι εξειδικευμένες στον τύπο αεροπλάνου

JAR-OPS 1.1255

Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης

(α) Σε όλα τα αεροπλάνα η θύρα θαλάμου διακυβέρνησης, εφόσον αυτά διαθέτουν τέτοιου είδους εξοπλισμό, θα πρέπει να έχει την δυνατότητα κλειδώματος, ενώ θα πρέπει να παρέχονται ή να καθιερώνονται διαδικασίες, αποδεκτές από την ΥΠΑ, με την βοήθεια των οποίων το πλήρωμα του θαλάμου επιβατών μπορεί να ενημερώνει σχετικά το πλήρωμα πτήσεως, σε περιπτώσεις εκδήλωσης ύποπτης δραστηριότητας ή παραβίασης των κανόνων ασφαλείας στον χώρο του θαλάμου επιβατών.

(β) Από 1ης Νοεμβρίου 2003, όλα τα επιβατικά αεροπλάνα με μέγιστη εγκεκριμένη μάζα απογείωσης πέραν των 45.500 kg ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση θέσεων επιβατών μεγαλύτερη των 60, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με εγκεκριμένη θύρα θαλάμου διακυβέρνησης τέτοια που να μπορεί να κλειδώνει και ξεκλειδώνει από την κάθε θέση χειριστή και να είναι έτσι σχεδιασμένη ώστε να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του JAR 26.260. Ο σχεδιασμός της θύρας αυτής δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την εκτέλεση των διαδικασιών καταστάσεων ανάγκης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του JAR 26.260(α)(4).

(γ) Σε όλα τα αεροπλάνα τα οποία, σύμφωνα με την ανωτέρω (β) υποπαράγραφο, είναι εξοπλισμένα με θύρα θαλάμου διακυβέρνησης θα πρέπει:

1) Η θύρα αυτή πρέπει να κλείνει πριν την εκκίνηση των κινητήρων με σκοπό την απογείωση και να κλειδώνει οσάκις απαιτείται από τις διαδικασίες ασφαλείας ή από τον κυβερνήτη, μέχρι και την παύση λειτουργίας των κινητήρων μετά την προσγείωση, εκτός και αν κριθεί αναγκαία η είσοδος ή έξοδος εξουσιοδοτημένων προσώπων, σύμφωνα με τον Εθνικό Κανονισμό Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο Τρίτο

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεως του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν άλλως ορίζεται στον παρόντα Κανονισμό.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 29 Ιουλίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ.ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http: www.et.gr – e-mail: webmaster @ et.gr

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8 & Περιφερειακά Γραφεία
Δωρεάν ανάγνωση δημοσιευμάτων τεύχους Α΄ από την ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	**(2310) 423 956**	**ΛΑΡΙΣΑ** - Διοικητήριο	**(2410) 597449**
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	**(210) 413 5228**	**ΚΕΡΚΥΡΑ** - Σαμαρά 13	**(26610) 89 122**
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	**(2610) 638 109**		**(26610) 89 105**
	(2610) 638 110	**ΗΡΑΚΛΕΙΟ** - Πεδιάδος 2	**(2810) 300 781**
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	**(26510) 87215**	**ΛΕΣΒΟΣ** - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως 1	**(22510) 46 654**
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	**(25310) 22 858**		**(22510) 47 533**

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Σε έντυπη μορφή:
- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α΄	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηνιαίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α΄	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β'	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β΄	3μηνιαίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β΄	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ΄	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ΄	3μηνιαίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ ειδικού ενδιαφέροντος σε μορφή cd-rom και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
- Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210 - 4071010, fax : 210 - 4071010 internet : http://www.et.gr.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

	Σε έντυπη μορφή	Από το Internet
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομ/κής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α΄), Δεύτερο (Β΄) και Τέταρτο (Δ΄)	–	450 €

- Το τεύχος του ΑΣΕΠ (έντυπη μορφή) θα αποστέλλεται σε συνδρομητές με την επιβάρυνση των 70 euro, ποσό το οποίο αφορά ταχυδρομικά έξοδα.
- Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγουμένων ετών και συγκεκριμένα στα τεύχη Α΄, Β΄, Δ΄, Αναπτυξιακών Πράξεων & Συμβάσεων, Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας και Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2005, κατά 25 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος, για δε το τεύχος Α.Ε. & Ε.Π.Ε., κατά 30 euro.

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512).Το πρωτότυπο αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσοστού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ .
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γράμματια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ